



⑫ **Offenlegungsschrift**
⑪ **DE 3209646 A1**

(51) Int. Cl. 3:
B60P3/42
 B 62 D 63/08
 B 63 B 7/04

⑦ Aktenzeichen:
 ⑦ Anmeldetag:
 ④ Offenlegungstag:

P 32 09 646.1-21
17. 3. 82
17. 2. 83

DE 3209646 A1

30.07.81 IT 225198-81

⑦ Erfinder:
gleich Anmelder

Ⓣ Anmelder:
Lovetti, Angelo, 21013 Gallarate, Varese, IT

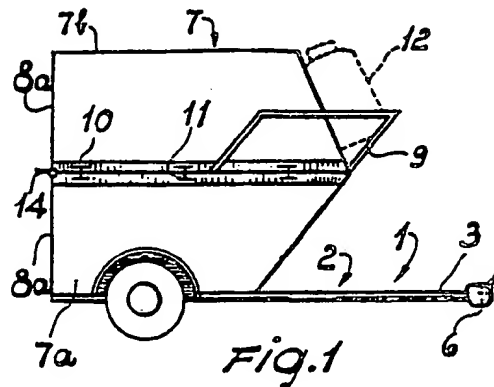
74 Vertreter:
Kemp, W., Dipl.-Phys. Dr.rer.nat., Pat.-Anw., 6800
Mannheim

[illegible]

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

54) Fahrzeugteil-Anhänger mit Aufnahmehäuser bestehend aus Kasten und Deckel

Fahrtgestell-Anhänger mit Aufnahmegehäuse, bestehend aus Kasten und Deckel. Die zwei Teile (7a, 7b) des Aufnahmegehäuses (2) des Fahrtgestell-Anhängers (1) bzw. der Kastenteil (7a) und der Deckelteil (7b) sind einzeln in der Form einer Bootshälfte ausgebildet, wobei abnehmbare Verbindungsmittel der zwei Bootshälften (7a, 7b) zur Bildung eines einzigen Boots vorgesehen sind. (32 09 646)



Do 2

16. MRZ. 1982

ANSPRUECHE

1. Fahrgestell-Anhaenger mit Aufnahmegehaeuse bestehend aus Kasten und Deckel, dadurch gekennzeichnet, dass die zwei Teile (7a, 7b) des Aufnahmegehaeuses (2) des Fahrgestell-Anhaengers (1) bzw. der Kastenteil (7a) und der Deckelteil (7b) einzeln in Form einer Bootshaelfte ausgebildet sind, wobei abnehmbare Verbindungsmittel der zwei Bootshaelften (7a, 7b) zur Bildung eines einzigen Boots vorgesehen sind.

2. Fahrgestell-Anhaenger nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die abnehmbaren Verbindungsmittel der zwei Bootshaelften (7a, 7b) zur Bildung eines einzigen Boots ein Drehgelenk aufweisen, das sich an der oberen Seite bzw. Kante der Stumpfverbindungswaende (8a) der zwei Bootshaelften (7a, 7b) befindet, wobei dieses Drehgelenk (14) an jeder Bootshaelfte (7a, 7b) eine Mehrzahl von gegeneinander versetzten Scharnierhuelsen (14a, 14b) und einen Scharnierbolzen (14c) enthalten.

3. Fahrgestell-Anhaenger nach den Anspruechen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, dass die abnehmbaren Verbindungsmittel der zwei Bootshaelften (7a, 7b) ferner Schraub- bzw. Klemmittel aufweisen, die sich auf den Stumpfverbindungswaenden (8a) befinden, wobei die zuletzt genannten Mittel zweckmaessigerweise mit an sich bekannten Dichtelementen, wie z. B. Gummihuelsen od. dgl.

versehen sind.

4. Bootsartiger Fahrgestell-Anhaenger nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprueche, dadurch gekennzeichnet, dass derselbe am oberen Umfangsrand der Bootshaelften (7a, 7b) ueberragende Teile (10) beispielsweise in Form von vollen oder hohlen Rippen aufweist, die ueber Klemmen, Federringe od. dgl. zum festen Zusammenhalten der zwei Bootshaelften (7a, 7b) in ihrer Uebereinanderlagerungsstellung dienen.

5. Boot nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprueche, dadurch gekennzeichnet, dass dasselbe eine mehrteilige Ausbildung aufweist.

6. Fahrgestell-Anhaenger nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprueche, dadurch gekennzeichnet, dass dessen Aufnahmegehaeuse in Art eines Boots mit uebereinanderliegenden Schalenhaelften bzw. eines Boots mit einem Bootsrumpf ausgestaltet ist, der aus mehreren Teilen besteht, die voneinander abloesbar zusammenfuegbar sind.

FAHRGESTELL-ANHAENGER MIT AUFNAHMEGEHAEUSE BESTEHEND AUS KASTEN UND DECKEL

Die vorliegende Erfindung bezieht sich auf einen Fahrgestell-Anhaenger mit Aufnahmegehaeuse bestehend aus Kasten und Deckel. Fahrgestell-Anhaenger der oben erwaehten Art sind bekannt, insbesondere als Campinganhaenger oder Rolleranhaenger. Es ist auch bekannt, dass diese letzteren zum Aufnehmen von Campingzelten mit dem zugehoerigen Einsteckrohrtragrahmen, wie auch von den verschiedenen Campingzubehoerteilen, wie Klapptischen, Foldstuehlen, usw. dienen.

Im allgemeinen sind zwei hauptsaechliche Gattungen von diesen Campinganhaengern bekannt geworden: zur ersten gehoeren Campinganhaenger mit einem Aufnahmegehaeuse, das aus einem im wesentlichen rechteckförmigen Kasten mit ebenfalls rechteckförmigem, abnehmbarem Deckel besteht, waehrend die zweite diejenigen Campinganhaenger umfasst, deren Waende des Kastenteils und gegebenenfalls auch des Deckelteils ablosbar bzw. trennbar sind und dazu dienen, wenigstens zum Teil, den Fussboden auf der Flaeche fuer das Zelt, fuer die Klappbetten, fuer den als Kueche verwandten Raum od. dgl. zu bilden. Sowohl die Fahrgestell-Anhaenger einer Gattung wie auch diejenigen der anderen Gattung erfuellen praktisch in zufriedenstellender Weise ihre spezifische Aufgabe.

In der Praxis, wenn man besonders waehrend der Campingzeitdauer ein Boot zur Verfuegung haben will, ist es ebenfalls bekannt, dass dieser Wunsch nur erfuehlt werden kann, indem das Boot auf das Dach des betreffenden Wagens geladen und so transportiert wird, weil der Rolleranhaenger weder die erforderliche Aufnahmefaehigkeit noch so ausgelegt ist, dass er das zusaetzliche Gewicht eines Boots ertragen kann. Im allgemeinen werden besondere Fahrgestelle zum Transportieren von Booten verwendet. Andererseits schliesst das Schleppen eines solchen Bootsfahrgestells selbstverstaendlich das Schleppen eines Campinganhaengers aus.

Die der vorliegenden Erfindung zugrunde liegende Aufgabe ist es, den oben geschilderten Nachteilen zu begegnen.

Die der vorliegenden Erfindung zugrunde liegende Aufgabe wird durch die aus dem Kennzeichen der Ansprueche 1 und 5 entnehmbaren Merkmale geloest.

Weitere Merkmale sind den Kennzeichen der nachfolgenden Unteransprueche zu entnehmen.

Gemaess der vorliegenden Erfindung besteht der vorgeschlagene Fahrgestell-Anhaenger aus zwei Gehaeuseteilen, die je eine

Bootshaelfte bilden, wobei diese zwei Gehaeuseteile zur Bildung eines einzigen Bootsrumpfes mit besonderen, abnehmbaren Verbindungsmitteln versehen sind. Damit wird der Vorteil erreicht, dass das Aufnahmegehaeuse des Fahrgestell-Anhaengers ausser als eigentlicher Ladekasten bei der Reise, zusaetzlich zur Bildung eines eigentlichen Boots dient, wobei dasselbe vorteilhafterweise durch einfache Verbindungsmittel leichter Handhabung und Anbringung ganz schnell zusammensetzbar ist.

Gleichzeitig kann der erfindungsgemaesse Fahrgestell-Anhaenger als ein Schleppfahrgestell fuer ein eigentliches Boot betrachtet werden, wobei dieses letztere erfindungsgemaess aus zwei uebereinanderliegenden Bootshaelften besteht, die gegebenenfalls auch zur eigentlichen Foerderung von Zubehoerteilen fuer das Boot selbst oder von anderen Koffern bestimmt werden koennen.

Nach der Erfindung bestehen die abnehmbaren Verbindungsmittel beider Bootshaelften vorteilhafter weise aus einem loesbaren Drehgelenk und aus Befestigungsmitteln, die in Form von Schrauben, Klemmen od. dgl. ausgebildet und vorteilhafterweise mit Dichtelementen versehen sind. Ueberdies kann das erfindungsgemaesse, zweiteilige Boot herkoemmliche Zubehoerteile, die fuer Boote typisch sind, wie z. B. Reling, Vorderdeck, Sitzteile, verstaerkte Anschlussteile fuer Aussenbordmotoren usw., aufweisen.

In der Praxis weist das aus zwei Bootshälften bestehende erfindungsgemässe Boot verschiedene erhebliche Vorteile auf, von welchen die hauptsächlichsten nachstehend genannt werden:

- geringerer Platzbedarf der einzelnen Bootshälften, die deshalb Seite an Seite nebeneinanderliegend leicht in Garagen oder Lagerräumen untergebracht werden können, was im allgemeinen bei einem einstueckigen, sperrigen Boot nicht möglich ist;
- gedraengter Flächenbedarf in Uebereinanderlagerungsstellung, was z. B. eine bessere Ausnutzung des verfügbaren Raums auf Jachten u. ae. gestattet, wenn das zweiteilige Boot als Rettungsboot verwendet wird;
- Anwendungsmöglichkeit des erfindungsgemässen Boots mit den uebereinanderliegenden Bootshälften als Tonne oder Stuetzplattform fuer Personen;
- groessere Transportfaehigkeit des Boots durch Personenkraftwagen, indem die zwei uebereinanderliegenden Bootshälften auf der oberen Seite des Kofferraums oder auf dem Autodach-Gepaecktraeger transportiert werden;
- eine Ausfuehrungsform mit groesserer Ausnutzung des bestehenden Fassungsvermoegens von Lastkraftwagen und aehnlichen Fahrzeugen beim Transport;
- das Ermoeglichen eines einfacheren Absprungs mit Fallschirm, beispielsweise in Notfaellen;
- Moeglichkeit, das Boot zuzuklappen bzw. es mit seinen

Bootshaelften in Uebereinanderlagerungsstellung anzuordnen und es daher gegen das Eindringen von Staub od. dgl. in sein Inneres, z. B. waehrend der Zeit, in welcher die Boote auf dem Strand belassen werden, zu schuetzen;

- aeusserste Freiheit bei der Wahl der Aussenkontur des jeweiligen Boots;
- moegliche Ausruestung des erfindungsgemaessen Boots mit den gesamten Zubehoerteilen und zugehoerigen Anschluessen oder Voreinstellungen, die bei den einstueckigen Booten voraussichtlich sind.

Weitere Merkmale, Vorteile und Einzelheiten des erfindungsgemaessen Fahrgestell-Anhaengers ergeben sich naeher aus der nachfolgenden Beschreibung anhand der beiliegenden Zeichnung, die schematisch einen Fahrgestell-Anhaenger bzw. ein Boot gemuess der Erfindung darstellt.

Es zeigen:

Fig. 1 eine seitliche Aufsicht eines Fahrgestell-Anhaengers mit Boot nach der Erfindung;

Fig. 2 eine Rueckansicht desselben;

Fig. 3 eine Vorderansicht desselben;

Fig. 4 eine seitliche Draufsicht des erfindungsgemaessen Boots im zusammengesetzten Zustand;

Fig. 5 im groesseren Massstab Einzelheiten in bezug auf die Mittel zum Verbinden der zwei Bootshaelften genaess der Erfindung;

Fig. 6 schematisch im Grundriss eine moegliche Anordnung der zwei erfindungsgemaessen Bootshaelften, die Seite an Seite nebeneinanderliegend z. B. in Garagen oder Lagerraemen untergebracht werden koennen.

In den Figuren sind einander entsprechende Teile mit gleichen Bezugszeichen versehen.

Der erfindungsgemaesse Fahrgestell-Anhaenger wird im ganzen mit 1 bezeichnet und umfasst ein eigentliches Schleppfahrgestell 2, das einen Rahmenteil 3 mit Radachse 4 und seitlichen Raedern 5 aufweist, wobei das Vorderteil bzw. Deichselteil mit einer Kupplung 6 zur Verbindung mit einem bekannten Zughaken endet. Das Aufnahmegehaeuse ist im ganzen mit 7 bezeichnet und besteht aus einem Kastenteil 7a und einem Deckelteil 7b, die genaess der Lehre der vorliegenden Erfindung einzeln die Ausgestaltung einer Bootshaelfte aufweisen. Wenn diese Teile 7a und 7b miteinander verbunden werden, laesst sich ein eigentliches Boot bilden, wobei dasselbe etwa im mittleren Bereich mit einer Trennwand 8

versehen ist, die infolge Stumpfverbindung der hinteren Waende 8a beider Bootshaelften 7a und 7b entsteht. Ein Reling traegt das Bezugszeichen 9, waehrend 10 rippenfoermige Ansatzteile bezeichnet, die dazu dienen, ueber klemmartige oder anders gestaltete federnde Verschlusselemente 11 die zwei Bootshaelften 7a und 7b in ihrer Uebereinanderlagerungsstellung fest zusammenzuhalten. Versetzen mit 12 ist ein Koffer erwaeht, beispielsweise ein Kraftstoffbehaelter, der vom Reling 9 als Stuetzelement getragen wird. Mit 13 sind Befestigungsmittel fuer die Bootshaelften 7a und 7b bezeichnet, die in ihrer Bootsbildungsstellung ganz schematisch dargestellt sind, wobei dieselben z. B. aus Spindeln je mit Dichthuelse aus Gummi od. dgl. bestehen koennen.

Fig. 5 zeigt ein Ausfuehrungsbeispiel der Verbindungsmittel, die als Scharniermittel aus einer Mehrzahl von gegeneinander versetzten ScharnierhuelSEN 14a und 14b zum Aufnehmen eines Scharnierbolzens bestehen und laengs der querliegenden Oberseite der Bodenwaende 8a vorgesehen sind. Bei dieser Ausgestaltung, nach vorheriger Ausladung des Aufnahmegehaeuses 7 aus dem Fahrgestell 2, genuegt es zum Zusammensetzen des Boots (Fig. 4), dass die obere Bootshaelfte 7b um das Drehgelenk 14 um 180 ° geschwenkt wird. Wenn die zwei Bootshaelften bzw. Gehaeuseteile 7a, 7b wunschgemaess voneinander abgetrennt werden sollen, ist es genuegend, den Scharnierbolzen 14c herauszuziehen.

Von einer naeheren Beschreibung der verschiedenen Bestandteile, die als Zubehoerteile des Boots dienen koennen, wie beispielsweise der erwaehte Motor, Sitzteil, Vorderdeck, Unterlageplatte und Stuetzen fuer einen Segelmast usw., wird Abstand genommen, da sie nicht im Rahmen der vorliegenden Erfindung liegen und jeweils wie erwuenscht frei gewaehlt werden koennen.

In der Praxis kann die Ausbildung der zwei Schalenhaelften oder Bootshaelften, wie auch die Wahl der Verbindungs- und Befestigungsmittel derselben beliebig gewaehlt werden, ohne den Rahmen der vorliegenden Erfindung zu verlassen.

Selbstverstaendlich ist es auch moeglich, die Bauart des Fahrgestells sowie dessen Zubehoerteile aus Ausruestungen ganz beliebig zu waehlen, die ueberdies nicht naeher angedeutet sind, ohne dadurch ebenfalls den Rahmen der vorliegenden Erfindung zu verlassen.

Aus dem Vorstehenden geht deutlich hervor, dass die eingangs genannte Aufgabe durch den erfindungsgemaessen Fahrgestell-Anhaenger wirksam geloest wird und die im Oberbegriff erwaehten Vorteile erreicht werden koennen. Insbesondere wird ein einachsiger Campinganhaenger vorgeschlagen, der zugleich die Moeglichkeit bietet, ueber die benoetigte Aufnahmefaehigkeit zum Transport von Campinggegenstaenden, wie z. B. Zelten, deren

Tragrahmen usw. und auch ueber ein eigentliches Boot bestehend zumindest aus zwei Bootshaelften verfuegen zu koennen. In dieser Beziehung koennten auch zum gleichen Zweck drei oder mehrere Bootsteilstuecke oder -segmente vorgesehen werden, die zur Bildung eines einzigen Boots zusammengesetzt wuerden. Erfindungsgemaess kann der Fahrgestell-Anhaenger auch als ein Schleppgestell-Anhaenger fuer den Transport eines eigentlichen, mehrteiligen Boots betrachtet werden.

Ganz beliebig koennen Abmessungen, Gestaltung und Werkstoffe des Erfindungsgegenstandes gewaehlt werden, wobei insbesondere die Schalenhaelften sowohl aus metallischem Werkstoff, z. B. Aluminium, wie auch aus Kunststoff oder einer Kombination obiger Werkstoffe, usw. hergestellt werden koennen.

Alle in der Beschreibung, den Anspruechen und der Zeichnung dargestellten Merkmale koennen sowohl einzeln als auch in beliebiger Kombination miteinander wesentliche Bedeutung haben.

- 12 -
Leerseite

Nummer: 3209646
 Int. Cl.³: B60P 3/42
 Anmeldetag: 17. März 1982
 Offenlegungstag: 17. Februar 1983

15101

3209646

